



II Simpósio Internacional Interdisciplinar em Ciências Sociais Aplicadas  
22 a 24 de novembro de 2017

## GT 5: POLÍTICAS PÚBLICAS E PRÁTICAS SOCIAIS

### A EFETIVAÇÃO DA POLÍTICA URBANA COMO RESPOSTA PARA A CRISE NA MOBILIDADE

Eder Reli do Couto (UNIOESTE campus Toledo-Pr); Email: ercreli@yahoo.com.br  
Zelimar Soares Bidarra (UNIOESTE campus Toledo-Pr); Email: zelimar@yahoo.com.br  
Moacir Piffer (UNIOESTE campus Toledo-Pr); Email: mopiffer@yahoo.com.br

#### TEMÁTICA: POLÍTICAS PÚBLICAS E PRÁTICAS SOCIAIS

**RESUMO:** Através da apresentação sobre o cenário urbano que se constituiu, singularmente, a partir da Revolução Industrial, delinea-se, com os fatores que se somam o contexto que culmina na crise urbana; que com todas as suas facetas é vivida e percebida pelas pessoas, habitantes das áreas urbanas, por intermédio das limitações ao exercício de seu direito à cidade que contempla o acesso a estruturas e serviços públicos, espaços de lazer e cultura, liberdade de locomoção e mobilidade, habitação e saneamento, entre outros. Com esse entendimento avança-se sobre a necessidade de refletir sobre o tema e conhecer alternativas, fazendo isso a partir da temática da Reforma Urbana, a qual além de apresentar, pleiteia mudanças possíveis para o cenário urbano, através da gestão democrática e controle social das políticas públicas, formação de cidades justas e inclusivas, moradia digna e mobilidade urbana.

**Palavras chave:** Crise Urbana, Mobilidade, Acidentes de trânsito.

#### 1. INTRODUÇÃO

Ao se tratar da questão urbana, e das crises de constituição desse espaço no contexto das sociedades capitalistas, é necessário partir do processo de industrialização, pois este se configura como o motor das transformações e indutor de problemas concernentes ao crescimento e ao desenvolvimento das cidades (LEFEBVRE, 2001). O descuido com as questões imobiliária, habitacional, infraestrutural e ofertas de serviços públicos básicos, como água, saneamento e transporte público; sentenciam o cidadão, habitante de áreas urbanas, a uma vida impactada pela crise urbana. Ribeiro e Cardoso (2012) destacam, num primeiro momento, a importância deste modelo de cidade desigual, pois cumpre importante papel na expansão do capitalismo brasileiro, permitindo a expansão de fronteiras internas, fato que arrefeceu o conflito social inerente ao processo urbano; entretanto a reforma desse modelo é premente, pois a expansão das fronteiras urbanas já se encontra limitada.

Esse entendimento de que é preciso repensar as cidades emerge juntamente com o processo de urbanização, e ganha novos contornos a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988 (CF/88), conquistando a partir de então, novos aparatos jurídicos e institucionais que auxiliam na consecução da Reforma Urbana. Alguns desses aparatos configuram a viabilidade institucional de práticas sociais da democracia participativa, realizadas mediante as atuações dos conselhos gestores



de políticas públicas e dos fóruns de participação ampliada de diferentes organizações da sociedade civil. Na Constituição de 88 foram confirmados alguns dos anseios e dos projetos das forças sociais que inauguraram uma intensa disputa pela socialização da política, isto é, o compartilhamento do poder estatal com organizações da sociedade civil.

A tensão instalada e as divergências entre as propostas de atuação para os conselhos gestores não se dissolveram com as regulamentações que delimitaram a abrangência das suas intervenções, especialmente para aquela afeta a temática da Política Urbana (artigos 182 e 183 da CF/88) e Lei n. 10.257/2001 (Estatuto da Cidade) que historicamente tem sido pouco acessível e permeável a interferência de agentes que estejam fora do campo da tecnocracia que ocupa o espaço estatal do planejamento urbano e dos agentes da especulação imobiliária. Dessa forma, a construção e regramento do espaço urbano pouco tem expressado o respeito ao direito à cidade (princípio inaugurado pela CF/88, mediante a noção de função social da propriedade, e legitimado pelo Estatuto da Cidade). Desde então, o desafio é mediar as resistências e propor alternativas mais democráticas de ocupação da cidade que possam minimizar os efeitos das contradições sociais que são inerentes às formas de organização da sociedade capitalista.

Assim, o presente trabalho busca evidenciar o processo de transformação da sociedade urbana e centra a discussão em um dos seus mais recentes aspectos problemáticos revelados pela crise na mobilidade urbana. Para tratar desse assunto, fez-se um estudo de natureza bibliográfica. Cujos resultados são apresentados sob a forma dos tópicos que integram esse trabalho, sendo: o primeiro que identificou, descreveu e argumentou sobre o advento da crise urbana; para, em seguida, tratar das iniciativas e movimentos em prol da reforma urbana, cujas proposições de solução se relacionam com o alargamento da atuação estatal mediante a implementação de políticas públicas que assegurem a efetivação da mobilidade urbana, como uma política que corresponda à prerrogativa de democratização da ocupação e usos da cidade. E se encerra essa reflexão com as considerações finais.

## **2. CONTEXTUALIZANDO A CRISE URBANA**

As cidades, mesmo sua existência sendo anterior ao capitalismo, afirma Maricato (2015), mudam com este e se torna impossível pensá-los em separado. Visto que as diferentes fases do capitalismo se refletem em diferentes estágios dos processos de urbanização. A partir da Revolução Industrial as concepções sobre a cidade e a delimitação do espaço urbano assumem características culturais, sociais e econômicas distintas. O fenômeno urbano, próprio das sociedades modernas, passa a se configurar como um componente especial da cidade uma vez que a reflete o contexto onde a questão social reverbera. Esse fato contribuiu para valorizar a ideia de planejamento urbano, cuja intenção é intervir, através de técnicas, na cidade, com intuito de transformar a sociedade, a população e seu modo de vida. Para tanto se tornou necessário e indispensável o conhecimento objetivo dos problemas urbanos (SANTOS JÚNIOR, 1995).

No Brasil, desde a década de 1950, com a industrialização se originaram os problemas urbanos. Segundo Maricato (2013), tais problemas decorreram de



abruptas mudanças significativas no estilo de vida dos consumidores e na localização e acesso à habitação. Lefebvre (1999, p. 50) é enfático, “as sociedades que não atravessaram uma crise quando da industrialização sem dúvida irão conhecê-la no curso da urbanização”. No Brasil a constituição dos centros urbanos foi afetada pela falta de planejamento. Houve um crescimento acelerado da ocupação e concentração da população em razão da migração do campo para a cidade, que produziu uma urbanização rápida e desordenada (TORRES; GINTERS, 2016). A esse tipo de sociedade constituída através do processo de absorção e dominação da produção agrícola, em virtude da industrialização, Lefebvre (1999) atribuiu o termo sociedade urbana.

De acordo com Hildebrand (2001), no contexto brasileiro, historicamente, essa crise urbana se evidencia num processo determinado por interesses, preponderantemente, individuais, privados e especulativos. Assim, a experiência brasileira atesta que as cidades se fizeram a despeito do planejamento, principalmente devido à submissão aos mecanismos de mercado e ao capital imobiliário, fatores que inibiram qualquer forma de controle público sobre o uso do direito de propriedade. Diante disso, Maricato (2013) é enfática ao afirmar que esse tipo de processo de urbanização reproduz o atraso histórico, e se contrapõe à dinâmica de modernização. Silva (1991) argumenta sobre a crescente urbanização do Brasil e atesta que o aumento da população urbana eleva a atenção sobre a cidade e seus problemas. Maricato (2013) afirma que em sessenta anos, considerando o período de 1940 a 2000, as áreas urbanas foram ampliadas de forma a comportar mais de 125 milhões de pessoas, visto que a população urbana em 1940 era de cerca de 18,8 milhões de habitantes e passou para 138 milhões de habitantes em 2000.

Por meio desses números se percebe o gigantesco movimento de construção de cidade, advindo da necessidade de assentar essa população e atender as suas demandas por trabalho, saneamento, transportes, saúde, energia, abastecimento, água etc. É importante mencionar que o atendimento a essas demandas implica, diretamente, a presença da ação de Estado, através daquilo que as políticas públicas setoriais efetivam de ofertas de serviços coletivos para o bem-estar, como contra-tendência ao tipo de crescimento urbano que sempre implicou na produção e expansão da exclusão social (MARICATO, 2013). O estudo de Ribeiro e Cardoso (2012) compreende que os problemas urbanos brasileiros são reflexos da questão distributiva da sociedade, por esse motivo se deve abordá-los como pré-requisitos para abranger prerrogativas compatíveis com a ideia de desenvolvimento, não somente em seu viés econômico. Para (MARICATO, 2013), a sociedade produz o espaço nele imprime uma determinada consciência caracterizando então, uma relação necessária entre sociedade e espaço. De forma que a produção do espaço além de condição é meio e produto para a reprodução social.

### **3. REFORMA URBANA E O DIRETO À CIDADE**

Das questões da propriedade da terra aos problemas da segregação, cada projeto de reforma urbana questiona as estruturas da sociedade existente, as relações individuais e cotidianas, além disso, questiona as estruturas que se



pretende impor aquilo que se diz realidade urbana. A reforma urbana necessita de um suporte social, proporcionado pela ação da classe operária e um suporte político, através de um programa político de reforma (LEFEBVRE, 2001). A concepção de reforma urbana, segundo Santos Júnior (1995), se entrelaça com advento da proposta de reforma social do Estado de Bem-Estar, do pós II Guerra Mundial. A proposta de reforma social previa a reformulação das relações entre Estado e sociedade, e os pontos de convergência com a reforma urbana estavam na ampliação da proteção social, mediante o desenvolvimento de programas de habitação popular e a ampliação de direitos sociais.

Esta reforma se traduz em uma nova forma de organização da cidade, ao mesmo tempo em que politiza a questão urbana tornando-a o centro das críticas e das denúncias das desigualdades. Portanto, a reforma urbana implica um novo entendimento intelectual e moral que se agrega à visão do acesso à cidade como um direito, que intenciona pôr fim a cidade da exclusão (SILVA, 1991). Segundo Hildebrand (2001) a relação entre bem-estar social e reforma urbana consta em certos mecanismos presentes na lei de Reforma Urbana Brasileira, Lei nº 10.257/01, comumente denominada de Estatuto da Cidade. Essa Lei versa, entre outros, sobre as diretrizes gerais da política urbana e expressa, no art. 1º, parágrafo único, a preocupação com o bem-estar dos cidadãos e o equilíbrio ambiental (BRASIL, 2001), como premissas fundamentais do direito à cidade. O Estatuto da Cidade provoca impacto na noção de direito à cidade, que passa a se configurar como um direito coletivo e impessoal. Esse direito é fundamental para a observância das funções sociais da cidade, que requerem a interveniência de políticas públicas que assegurem as pessoas o acesso à terra urbana, a moradia, ao saneamento ambiental, a infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer; assim, com vistas ao desenvolvimento sustentável (SAULE JÚNIOR, 2008). Para Lefebvre (2001) o direito à cidade impele a redefinição das necessidades sociais da sociedade urbana, em suas formas, funções e estruturas econômicas, políticas, culturais, entre outras.

#### **4. REFORMA E MOBILIDADE URBANA: DESAFIOS PARA A CONCRETIZAÇÃO DO DIREITO À CIDADE**

Com a Revolução Industrial o cenário das cidades mudou em virtude do adensamento populacional e das medidas de urbanização, cujas alterações afetaram o tipo de transporte disponível. Neste ambiente, em cidades como Londres, já ocorriam congestionamentos e acidentes decorrentes da convivência entre pedestres e veículos, tal situação tornou aparente a relação de influência mútua entre o crescimento da cidade e a mobilidade. A popularização do automóvel aumentou a demanda por estradas e ruas pavimentadas, influenciando o crescimento das cidades e a vida moderna, numa escala sem precedentes. A industrialização brasileira ocupou grande contingente de mão-de-obra e contribuiu para o crescimento populacional urbano. O acelerado processo de urbanização aumentou a demanda por serviços públicos, inclusive transporte público regular (OLIVEIRA, 2015).



Contudo, tinha-se serviços de baixa qualidade, ineficientes e que priorizava maximizar o lucro. A forte presença da iniciativa privada tornou a oferta e a gestão do transporte coletivo um serviço abaixo das necessidades da população, fato ratificado por Rodrigues (2016) e Vasconcellos (2013). O aumento da taxa de motorização, associado ao crescimento demográfico urbano e ao déficit de investimentos em infraestrutura, culminou no agravamento da crise de circulação de bens e de pessoas, recentemente intitulada como mobilidade urbana (PINHEIRO; FRISCHTAK et. al., 2015). O que se entende por mobilidade urbana? A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, reconhecida como Lei de Mobilidade Urbana, em seu art. 4º, inciso II, define como mobilidade urbana, “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012). Dessa forma, a mobilidade urbana significa o resultado da interação entre os deslocamentos das pessoas e dos bens, para a qual a cidade deve ofertar condições que favoreçam a tais deslocamentos, sendo estes executados tanto por meios motorizados quanto por meios não motorizados (TORRES e GINTERS, 2016). O desafio da mobilidade urbana é transportar um grande contingente de pessoas de forma eficiente e sustentável pelo tecido urbano que é ocupado por estruturas fixas e, por vezes, irremovíveis (PINHEIRO; FRISCHTAK et. al., 2015).

Com vistas a aprimorar as condições para a mobilidade, a Constituição Federal de 1988 atribuiu aos municípios a responsabilidade sobre a prestação do serviço de transporte urbano. As prefeituras foram tornadas protagonistas desse serviço sem, contudo, dispor de respaldo técnico e financeiro, o que tem culminado na recorrente precarização do transporte público. Essa situação persiste mesmo diante da existência de norma e de política específica para lidar com a mobilidade urbana. É importante compreender a atualidade da Lei e de suas proposições, uma vez que o problema de transporte no país tem gerado uma percepção de mal-estar coletivo, devido a congestionamento, aumento de acidentes, etc.; Essa situação decorre da precariedade do sistema de mobilidade, o qual impele as pessoas a utilizarem o automóvel particular com forma de solucionar o problema de ineficiência do transporte coletivo, o que tem sido agravado pelos incentivos à motorização individual que fez o automóvel deixar de ser um objeto de luxo para se tornar um modo de transporte urbano (RODRIGUES, 2016).

Dados evidenciados no estudo de Vasconcellos (2013) revelaram que as pessoas de baixa renda têm uma mobilidade muito inferior às pessoas de renda mais alta em virtude, substancialmente, do custo do transporte público, e adicionalmente as condições precárias de emprego e/ou atividade econômica. Em relação ao custo, especificamente, este é alto por conta da necessidade de se pagar duas ou mais tarifas, o que está relacionado às distâncias que se tem que percorrer, por se morar muito longe do local de trabalho. Ao custo financeiro soma-se o tempo excessivo para os deslocamentos, visto as longas distâncias a serem percorridas ocasionam uma exclusão social dos mais vulneráveis; repercutindo diretamente no bem-estar e produtividade das pessoas, na qualidade do meio ambiente.

Além disso, tem-se o problema dos acidentes de trânsito, tema central de diversos trabalhos que se preocupam em destacar os altos índices dessas ocorrências. Dentre os estudos realizados, um deles estimou que cerca de R\$ 50 bilhões por ano são despendidos em virtude de acidentes de trânsito, esse valor



engloba de forma mais destacada o custo referente à perda de produção das vítimas e aos gastos com atendimento médico-hospitalar (CARVALHO, 2016). Além dos custos médico-hospitalares e da perda de produtividade, há aqueles, segundo Pinheiro e Frischtak et. al. (2015), que dizem respeito aos custos econômicos dos congestionamentos nos centros urbanos, que são difíceis de serem mensurados pela falta de consenso acerca da metodologia mais apropriada. Contudo, os referidos autores adotaram a metodologia elaborada pelo Sistema Firjan e apuraram que para as regiões metropolitanas do Rio de Janeiro e de São Paulo, em 2013, as cifras de R\$29 bilhões e R\$69,4 bilhões, respectivamente, de custos decorrentes dos congestionamentos. Esse achado foi corroborado por Oliveira (2015) que chegou à conclusão de que esses valores somados representavam mais que o PIB de 17 estados brasileiros e equivalia a 2% do PIB nacional.

Diante desse panorama, a proposição reiterada por Pinheiro e Frischtak et. al. (2015) é a da promoção de políticas públicas que desestimulem o uso do transporte motorizado, como automóvel, e promovam o uso de transporte público e meios alternativos. Outras soluções foram apontadas por Oliveira (2015) e por Pinheiro e Frischtak et. al. (2015) para mitigar os problemas de mobilidade urbana, como por exemplo: um planejamento integrado; investimento em melhorias no sistema de transporte público, incentivo para dispersão da atividade econômica, melhor distribuição da oferta de empregos e de serviços públicos, como saúde e educação. O planejamento da cidade elaborado poder público deve buscar a interação dos diferentes modais de transporte, relacionando-os com as decisões sobre o ordenamento territorial urbano, com vistas a alcançar a eficácia da política pública de mobilidade, de modo a torná-la crível. Além do aspecto dos deslocamentos, deve-se avançar sobre essa questão para abranger a perspectivas da acessibilidade e da desconcentração dos polos de emprego. Desta forma, uma das faces da crise urbana, que se apresenta pelas deficientes condições de mobilidade pode ser minorada; atendendo inclusive um dos preceitos da almejada reforma urbana.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao descrever e contextualizar as relações existentes entre a urbanização e os temas abordados, percebe-se que as condições de mobilidade urbana no Brasil têm se agravado no decorrer dos últimos tempos. Isso devido ao adensamento populacional urbano. Esse agravamento impacta de diversas formas a sociedade, seja em situações de bem-estar e de saúde; reflete também em prejuízos tangíveis, como os custos decorrentes de acidentes de trânsito e de congestionamentos. Há de se considerar a percepção negativa que o cidadão tem com relação à apropriação do espaço urbano e do direito à cidade, o que impacta no aspecto da simbologia. Esses fatos tratados conjuntamente com a questão da precariedade dos serviços públicos, da habitação, entre outros, traz a necessidade de se buscar a preconizada Reforma Urbana, com o intuito de implementar novas possibilidades de uso e ocupação do solo e do espaço urbano. O objetivo deste trabalho foi delinear o processo de transformação dos problemas urbanos, em especial a relação com a mobilidade urbana. Por fim, percebe-se que o contexto é desafiador, contudo há



soluções possíveis e que estão em curso para mitigar os efeitos da crise urbana e proporcionar novas possibilidades de vida nas cidades.

## REFERÊNCIAS

BANFIELD, Edward C. **A crise urbana: natureza e futuro**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 31 de jan. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Brasil, 11 de jul. de 2001, retificado em 17 de jul. de 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)>. Acesso em: 31 de jan. 2017.

\_\_\_\_\_. Lei nº 12.587, De 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. **Diário Oficial da União** 04 de jan. de 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 01 de fev. 2017.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mortes por acidentes de transporte terrestre no Brasil: análise dos sistemas de informação do ministério da saúde**. Texto para discussão. Brasília/Rio de Janeiro: Ipea, 2016. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_a2212.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_a2212.pdf)>. Acesso em: 25 de jul. 2016.

HILDERAND, Antônio Roberto. (Org.). **Nova lei da reforma urbana e o estatuto da cidade**. São Paulo: Editora de Direito, 2001.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

\_\_\_\_\_. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana**. 7. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013.



\_\_\_\_\_. **Para entender a crise urbana.** 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

OLIVEIRA, Antônia Maria de Fátima. (Org.). et. al. **O desafio da mobilidade urbana.** Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2015. Disponível em: <<http://bd.camara.leg.br/bd/handle/bdcamara/25220>>. Acesso em: 11 de jan. 2017.

PINHEIRO, Armando Castelar; FRISCHTAK, Cláudio. (Orgs.). et. al. **Mobilidade urbana: desafios e perspectivas para as cidades brasileiras.** 1. ed. Rio de Janeiro: Elsevier/FGV/IBRE, 2015.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz; CARDOSO, Adauto Lucio. (Orgs.). **Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do estatuto da cidade.** 2. ed. Rio de Janeiro: Revan/FASE, 2012.

RODRIGUES, Juciano Martins. Qual o estado da mobilidade urbana no Brasil?, In: PAULA, Marilene de; BARTELT, Dawid Danilo. (Orgs.). **Mobilidade urbana no Brasil: desafios e alternativas.** Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Böll, 2016. Disponível em: <[https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade\\_urbana\\_boll\\_brasil\\_web\\_.pdf](https://br.boell.org/sites/default/files/mobilidade_urbana_boll_brasil_web_.pdf)>. Acesso em: 11 de jan. 2017.

SANTOS JÚNIOR, Orlando Alves dos. **Reforma urbana: por um novo modelo de planejamento e gestão das cidades.** Rio de Janeiro: FASE/UFRJ-IPPUR, 1995.

SAULE JÚNIOR, Nelson. Estatuto da cidade: instrumento de reforma urbana. In: SAULE JÚNIOR, Nelson; ROLNIK, Raquel. **Estatuto da Cidade: novos horizontes para a reforma urbana.** São Paulo: Pólis, 2001. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/833/833.pdf>>. Acesso em: 03 de jan. de 2017.

\_\_\_\_\_. O direito à cidade e a revisão da lei de parcelamento do solo urbano. In: SAULE JÚNIOR, Nelson (Org.); BRUNO, Fernando. et. al. **A perspectiva do direito à cidade e da reforma urbana na revisão da lei do parcelamento do solo.** São Paulo: Instituto Pólis, 2008. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/839/839.pdf>>. Acesso em: 03 de jan. de 2017.

SILVA, Ana Amélia da. **Reforma urbana e o direito à cidade.** São Paulo: Pólis, 1991. Disponível em: <<http://polis.org.br/publicacoes/reforma-urbana-e-o-direito-a-cidade/>>. Acesso em: 03 de jan. de 2017.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **ABC do desenvolvimento urbano.** 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

TORRES, Stacy; GINTERS, Isabel. (Orgs.). **Cartilha reforma urbana já!** São Paulo: Instituto Polis, 2016.





**II Simpósio Internacional Interdisciplinar em Ciências Sociais Aplicadas**  
**22 a 24 de novembro de 2017**

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara de. **Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente**. Barueri, SP: Manole, 2013.